

Saab EV-1 Concept 1985

NEVS-brevet fredag 3 maj
Föregående onsdag 1 maj

1. Slutet nära för Volvo V40 – och ingen ersättare på plats
2. Volvoanställdas bonus hotad igen – vinsten är för låg
3. Lidl öppnar snabbladdare vid fem nya butiker
4. Licenspeng på 530 miljoner för svensk bränslecellsstack
5. Svenske Mercedeschefen måste spara miljardbelopp
6. Mercedes skippar Priusteknik: "Laddhybrider är bättre"
7. Tesla Roadster får över 100 mils räckvidd
8. Toyota släpper arg och grön version av GT86
9. Ska denna bil rädda London?
10. Faraday Future drar in nya investerare
11. Kina bäddar för återanvändning av elbilsbatterier
12. Koldioxidutsläppen för nya Kia-bilar minskar kraftigt
13. En av fyra svenskar är negativa till E85
14. HVO, vägen till framtiden?
15. Lastbilsåkerier överger biobränsle – utsläppen ökar enligt ny rapport
16. Eldriven husvagn förlänger räckvidden
17. Rekorddyr bensin i Sverige – så är priset i andra länder
18. Stockholms stad förlorar miljonbonus på 50 el-lastbilar
19. Svensk Fordonsgaranti fälls – tvingas betala miljonbelopp
20. BMW M1
21. BMW M1-bilar gör åter upp på banan
22. Grattis Mini Cooper!
23. Nürburgring: Underskatta aldrig en Porsche Cayenne Diesel med 245 hk
24. Fredagshumorn
25. Fredagsfilmen



1. Slutet nära för Volvo V40 – och ingen ersättare på plats

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-04-29, 08:55

Inga nya bilar byggs för svenska kunder.



Sju år efter premiären är slutet nära för Volvos kompaktmodell V40. Utmanaren till Volkswagen Golf är sist kvar i Volvos modellprogram på den gamla plattformen, och det är hög tid för en ersättare.

Volvo V40 listas inte längre bland modellerna på hemsidan och den finns inte heller kvar i "bygg din Volvo"-funktionen. Volvos presschef Annika Bjerstaf bekräftar för auto motor & sport att V40-tillverkningen för svenska kunder är nedlagd.

"Den finns fortfarande som lagerbil hos våra Volvohandlare", säger hon.

För ovanlighetens skull finns ingen direkt ersättare till V40 på plats när den nuvarande modellen försvinner. Volvo tittar just nu på en ersättningsmodell som baseras på den kompakta CMA-plattformen – samma som XC40 bygger på – men eventuell lansering blir i så fall längre fram.

Volvo har tidigare sagt att det behövs något "mer kreativt" än en direkt V40-ersättare och förmodligen handlar det om en coupésuv.

Tillverkningen av Volvo V40 läggs ned helt vecka 29, i mitten av juli, men för svensk del byggs alltså inga nya bilar.



2. Volvoanställdas bonus hotad igen – vinsten är för låg

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-04-30, 06:33

Volvo Cars går som tåget och redovisade under det första kvartalet i år en vinst på två miljarder kronor. 161.320 bilar såldes vilket var 9,4 procent fler än samma period förra året. Vi kan alltså konstatera att det går bra för Volvo – men någon bonus ska de anställda inte räkna med.



Enligt uppgifter till oss på auto motor & sport är vinsten hittills "för låg" för att några bonusar ska vara aktuella. Detta sedan Volvo ändrat systemet för hur bonusen ska beräknas, och nu endast kommer betala ut en bonus om man når ett av styrelsen satt mål – ett mål som är hemligt.

Det framgår i ett internt mail som har skickats till de anställda som auto motor & sport har tagit del av.

För att de anställda ska kunna se vartåt det barkar har Volvo satt upp en "bonusindikator" som uppdateras varje kvartal. Enligt den ser det i dagsläget mörkt ut för en bonusutbetalning i år.

Lägsta tröskel för bonus

Styrelsen för Volvo Cars har satt en lägsta tröskel för bonusutbetalning som i praktiken kan innebära att en reducerad bonus kan betalas ut även om målet för att en "full bonus" ska betalas ut inte har nåtts. Vad den lägsta tröskeln ligger på vill inte styrelsen berätta av sekretess-skäl.

Ingen bonus för 2018

Förra året blev det ingen bonus för de anställda trots en stor vinst för Volvo Cars och nära 150 övertidstimmar för många anställda på bandet. Samtidigt tog ägarna ut 2,3 miljarder kronor ur bolaget.

Efter det fina året 2017 fick varje Volvoanställd 17.500 kronor i bonus och ägarna plockade ut två miljarder kronor.



3. Lidl öppnar snabbladdare vid fem nya butiker

text: Lotta Hedin

publicerad: 2019-04-24

Under 2019 öppnar lågpriskedjan Lidl fem nya butiker med stationer för gratis snabbladdning. Vid varje butik byggs två laddstationer där fyra bilar kan ladda samtidigt, meddelar företaget.



De nya butikerna med snabbladdarna är belägna i Karlskoga, Norrköping, Sollentuna, Halmstad och Järfälla Barkarby. Lidl som gärna vill locka elbilskunder och uppger att de jobbar hårt för minska både sitt eget och kundernas klimatpåverkan, har sedan tidigare totalt elva laddstationer vid sju butiker i Ljungby, Västra Frölunda, Växjö, Kungsängen, Södertälje, Motala och Falkenberg.

Elen kommer enligt Lidl från solceller på butikens tak eller solceller monterade på väderskydden till laddstationerna. Snabbladdarna har en effekt på 50 kW, och stationerna har alla både CHAdeMO, CCS och Mode 3 typ 2-uttag.

Stationerna är i drift under butikens öppettider och laddtiden är begränsad till maximalt 60 minuter.

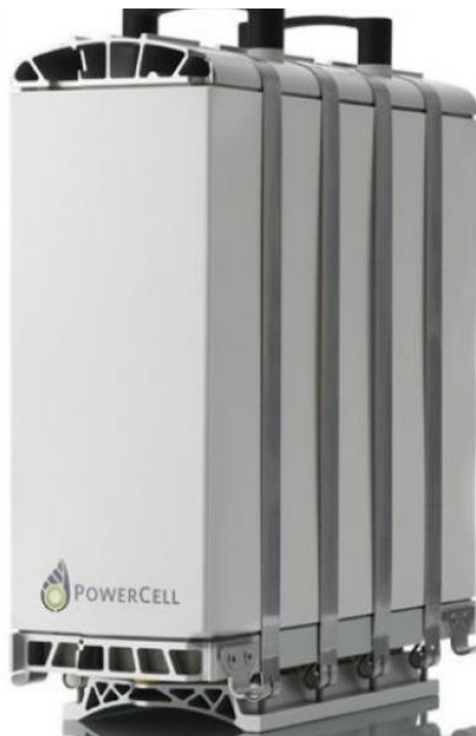
Lotta Hedin

INDUSTRInyheter.se

4. Licenspeng på 530 miljoner för svensk bränslecellsstack

Publicerad av Peter Höök 29 apr 2019

PowerCell och Robert Bosch GmbH har tecknat ett avtal avseende utveckling, produktion och försäljning av PowerCells bränslecellsstack PowerCell S3 för fordonsbranschen.



Avtalet omfattar en gemensam utveckling av PowerCell S3.

Avtalet omfattar en gemensam utveckling av S3 och en licens som ger Bosch exklusiv rättighet att tillverka och sälja den nya och förbättrade PowerCell S3 för användning i personbilar, lastbilar och bussar.

Bosch betalar PowerCell cirka 530 miljoner kronor för licensen samt en royalty för varje såld produkt.

De 530 miljoner kronorna kommer att ha en positiv resultatpåverkan under det andra kvartalet 2019.

– Genom det här samarbetet med Bosch kan vi uppnå ett kommersiellt genombrott inom fordonsindustrin som hade varit väldigt svårt att klara på egen hand, säger Per Wassén, vd för PowerCell.

Det tyska bolaget Robert Bosch GmbH är världens enskilt största underleverantör till fordonsindustrin och utvecklar komponenter för bränslecellssystem för fordon. Bosch har sedan tidigare tagit emot leveranser av bränsleceller från PowerCell och i december förra året träffade de båda en avsiktsförklaring avseende ett gemensamt utvecklingsarbete gällande PowerCell S3 för fordonssegmentet.

Det nu ingångna slutliga avtalet omfattar en gemensam utveckling av PowerCell S3 och ger Bosch en exklusiv, global rättighet att producera och sälja den gemensamt förbättrade versionen av PowerCells bränslecellsstack PowerCell S3 i bränslecellssystem för användning i personbilar, lastbilar och bussar under sju år räknat från produktionsstart. För rättigheterna betalar Bosch 50 MEUR (ca 530 MSEK)i ett engångsbelopp till PowerCell samt därutöver en royalty för varje såld produkt under avtalsperioden.

– Bosch har redan en stark position inom bränslecellsområdet och samarbetet med PowerCell gör den ännu starkare, säger Dr Stefan Hartung, ledamot av Bosch koncernledning och chef för affärsområdet Mobility Solutions. ”Att kommersialisera teknologi är en av våra stora styrkor. Vi kommer nu att ta oss an uppgiften att utveckla den här marknaden med beslutsamhet.”

Den nuvarande versionen av PowerCell S3 har en effekt på mellan 30 och 125 kW, körs på ren vätgas och är baserad på PEM-teknologi. PowerCell S3 har världsledande effekttäthet och är byggd på bipolära plattor tillverkade i stål för att kunna tåla och fungera under tuffa och varierande förhållanden.

PowerCell kommer att behålla rätten att kommersialisera S3 och den gemensamt utvecklade nya versionen av S3 för segment utanför fordonssegmentet såsom stationära och marina applikationer vilka inte omfattas av avtalet. Avtalet omfattar inte heller den bränslecellsstack som PowerCell utvecklar inom ramen för det tyska projektet Autostack Industrie, ASI, som delvis finansieras av den tyska staten och där PowerCell är en av partnerna tillsammans med de tyska tillverkarna BMW, Daimler, Ford och Volkswagen. Avtalet omfattar heller inte bränslecellsstacken PowerCell S2.

Bosch har utvecklings- och produktionsanläggningar i hela världen och har mycket stor erfarenhet av att skapa kostnadsfördelar genom storskalig produktion av teknologi.
– Det här avtalet ger oss en oöverträffad möjlighet att få utväxling på vår S3-teknologi inom fordonsindustrin samtidigt som det ger oss de nödvändiga resurserna för en framgångsrik expansion inom andra marknadssegment, säger Per Wassén, vd för PowerCell.



5. Svenske Mercedeschefen måste spara miljardbelopp

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-04-29, 14:13

Det dröjer inte länge förrän svensken Ola Källenius tar över rodret i den enorma Daimlerkoncernen, med Mercedes som viktigaste märket.



Om bara en månad är det tänkt att han ska bli Daimlerchef och ersätta långköraren Dieter Zetsche. Vi har tidigare skrivit om Ola Källenius två största utmaningar, som är omställningen till eldrift och att den klassiska bilhandeln kan bli utrotningshotad om några år och i hög grad ersättas av bildelning.

Nu kommer nya uppgifter om vilka utmaningar Ola Källenius kommer ställas inför när han tillträder. Han ska spara så mycket som 65 miljarder kronor på Mercedes fram till 2021, skriver Automotive News.

Exakt var det ska sparas in är än så länge oklart, men Ola Källenius överväger enligt uppgifterna besparingar på alla fronter – inte bara på ett enskilt område.

De främsta anledningarna till sparpaketet är oroligheterna med Donald Trumps importtullar, att försäljningen bromsar in och att omställningen till elektrifierade bilar kostar enormt mycket pengar.



Klart: Mercedeschefen kliver ned – ersätts av svensken Ola Källenius



Klarar Ola Källenius av Mercedes två största utmaningar?



6. Mercedes skippar Priusteknik: "Laddhybrider är bättre"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-01, 07:13

Inga fullhybrider är på gång, enligt Ola Källenius.



Mercedes får snart en ny chef i form av svensken Ola Källenius. Han ska spara in enorma belopp, inte minst eftersom omställningen från dieselmotorer till eldrift kostar många miljarder att genomföra.

I samband med bilsalongen i Shanghai svarade Ola Källenius på en del frågor kring elektrifieringsstrategin. Han förklarade bland annat att Mercedes inte kommer lansera någon "fullhybrid" – alltså en hybridbil i samma stil som Toyota Prius.

"Vi har inte planerat några fullhybrider just nu"

Fullhybrider kan köras några hundra meter på el men inte laddas i uttag.

"Vi har inte planerat några fullhybrider just nu. Vi tror laddhybrider är bättre för kunderna eftersom de kan köras helt eldrivet upp till en viss körsträcka", säger Ola Källenius i en intervju med Automotive News.

Han vill istället satsa på helt eldrivna bilar och förbränningsbilar med så kallad mildhybridteknik. De kan ofta inte köras på el alls, men har istället ett 48-voltselsystem som kan sänka förbrukningen.

Mercedes lovar 10 mils elräckvidd i nya GLW som laddhybrid

Vi provkör: Så bra är Mercedes laddhybrid med dieselmotor



Erik Söderholm

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Tesla Roadster får över 100 mils räckvidd

Mattias Rabe 29 april 2019

Nya Tesla Roadster presenterades hösten 2017, sedan har det varit ganska tyst om den. Men nu höjs trycket återigen – Elon Musk utlovar nämligen väldigt lång räckvidd.



0-97 km/h på 1,9 sekunder och toppfart på 402 km/h, det var siffrorna som stod i fokus när andra generationen Tesla Roadster presenterades i november 2017. Det pratades förvisso om ett nytt batteripack på 200 kWh och 620 miles (99,8 mil) i räckvidd, men det var bilens snabbhet som stod i centrum.

För några dagar sedan fick Elon Musk en fråga på Twitter, det är ju där man finner honom, om räckvidden fortfarande kommer att vara 99,8 mil. Dagen efter svarade herr Musk kort och koncist: ”Räckvidden kommer att vara över 1 000 km”.

Redan i dag erbjuder Tesla elbilar med bland de absolut längsta räckvidderna på marknaden. Försäljningen av Roadster är tänkt att påbörjas under 2020, då kommer modellen sannolikt att ha marknaden i särklass längsta räckvidd.



GALLERI
Tesla Roadster 2019
12 bilder

Feber

8. Toyota släpper arg och grön version av GT86

av Roger Åberg 2019-04-30 kl 15:00

Döp efter en av världens roligaste vägar

Toyota släpper nu en version av sin GT86 som ser rätt härlig ut. Färgen är en metallicversion av british racing green och detaljer som bronsfärgade fälgar. Inredningen kommer i två färger och är en mix av läder och alcantara.

Namnet då? Hakone Edition heter den, döpt efter vägarna runt Hakone som ska vara några av de bästa vägarna i världen att ratta bil på.

carscoops.com +





Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Ska denna bil rädda London?

Peter Klemensberger 30 april 2019

Nya miljökrav gör att bilfloran i centrala London ändras. Ska Siticars modell me bli morgondagens Hundkoja?



FILM: *https://www.siticars.com/images/banner/me.mp4*

Den 8 april infördes en miljözon i centrala London. London's Ultra Low Emission Zone (ULEZ) omfattar alla de områden som du som weekendresenär rör dig i. Från Marble Arch i väst till Tower Bridge i öst och från Kings Cross i norr till Elephant & Castle i söder.

Brittiska Siticars har lösningen på de som bor eller arbetar i zonen och som är beroende av fordon och vill undvika miljöavgifter och vägtullar. Och det kan bli en del pengar. 12,50 (motorcyklar, lätta fordon) och 100 pund (lastbilar) är miljöavgiften per dag för dieselfordon av typen Euro 5 och äldre och bensinbilar av typen Euro 3 och äldre. På det kommer den vanliga vägtullen på 11,50 pund under rusningstid.

Fordonet heter me och rymmer två åkande, toppar 78 km/h och har en räckvidd på 15 mil – i bästa fall. Luftkonditionering, LED-strålkastare, blåtandsuppkoppling, backkamera, glastak och elektriskt manövrerad baklucka är standard.

Modellen mäter i millimeter 2245 i längd, 1094 i bredd och 1570 i höjd och 1500 mellan hjulaxlarna. De kompakta måtten gör att man även har rabatterade parkeringsavgifter i vissa områden.

Modellen kostar 11 499 pund, närmare 141 000 kronor, men finns även i två nedbantade alternativ där litiumbatterierna ersatts med blyditon (!) och toppar då 45 km/h och har en räckvidd på 12 mil eller 78 km/h och tar sig då 9-10 mil. Dessa kostar 7 999 respektive 9 999 pund (cirka 98 000 och 123 000 kronor).

En pickup-modell finns för arbetaren med samma teknik som den dyraste versionen av me. Priset för den startar på 1 999 pund – ungefär 147 000 kronor.

Företaget meddelar att man i dag en produktionstakt på 50 bilar per månad men säger sig kunna mäkta med 20 gånger fler fordon.






me




me

Feber

10. Faraday Future drar in nya investerare

av Wille Wilhelmsson 2019-04-30 kl 17:45

Ska det rädda krisande elbilsföretag?



Den ekonomiskt krisdrabbade elbilstillverkaren Faraday Future (FF) meddelade idag att man fått in ytterligare investeringar efter det att mobilspelsbolaget The9 Limited gick in med pengar för att rädda FF i tidigare i år.

The9 Limited uppges investera runt 600 miljoner dollar i FF medan den senaste investeringsrundan, som leddes av Birch Lake Associates, ska ha dragit in ytterligare 225 miljoner dollar till företaget. Pengarna FF nu dragit in ska användas till att betala skulder samt producera elbilen V9 EV som är avsedd för den kinesiska marknaden.

Faraday Future har som målsättning att producera 300.000 bilar till 2020. En väldigt hög målsättning med tanke på att till exempel Tesla drog igång sin verksamhet 2003 och levererade bil nummer 300.000 förra året.

INFO från Wikipedia om Faraday Future

Faraday Future är ett amerikanskt bilföretag som tillverkar elbilar. Faraday Future grundades 2014 och har sitt huvudkontor i Gardena i Kalifornien. Företaget har offentliggjort konceptbilen FFZERO1 och den serietillverkade bilen FF91. Företaget har idag 1000 anställda.Faraday Future är uppkallad efter en av de grundläggande principerna för elektrisk motorteknik som kallas Faradays lag. Faradays lag är i sin tur namngiven efter den engelska vetenskapsmannen Michael Faraday som upptäckte elektromagnetisk induktion.

ELEKTRONIK TIDNINGEN

11. Kina bäddar för återanvändning av elbilsbatterier

Av: Jan Tångring, publicerad 26 april 2019, senast uppdaterad 26 april 2019

När batteriet i en elbil sjunkit till 80 procent av sin laddkapacitet bör det plockas ut och återanvändas i energilager. Det anser Kina och tar fram reglering för hur den proceduren ska gå till.



Ett problem som måste adresseras är att battericellerna kan befinna sig i väldigt olika tillstånd och därmed vara kostsamma att pussla samman till robusta och effektiva moduler.

De begagnade battericellerna i en modul behöver ha ungefär samma laddkapacitet och spänning för att vara effektiva. Att undersöka dessa egenskaper kompliceras idag av att olika tillverkare använder olika material, olika kombinationer av serie- och parallellkoppling och olika typer av batteripaket.

Undersökningen kan bli så kostsam att det kan vara billigare att tillverka helt nya batteripack till energilager än att återanvända elbilsbatterier.

Om inte granskningen är noggrann blir batteriet inte bara ineffektivt utan löper också en ökad risk att explodera.

industritorget.se

12. Koldioxidutsläppen för nya Kia-bilar minskar kraftigt

2019-04-29 - **Industritorget**

Ett genomsnittligt koldioxidutsläpp på 85 gram under första kvartalet är långt under det kommande EU-kravet 95 gram och lägst av de tio mest sålda bilmärkena.



Omställningen till elektrifierade bilar går snabbt för Kia i Sverige.

Kia Motors fokus på elektrifiering för att få ner utsläppen med ett brett utbud av hybrider och elbilar har gjort att det genomsittliga koldioxidutsläppet för nya bilar kunnat sänkas kraftigt på den svenska marknaden. Under första kvartalet i år var genomsnittet 85 g CO2/km för nya Kia-bilar jämfört med 111 g/km under samma period i fjol. Jämförelsvis låg snittet på 125 gram/km för helåret 2016.

Under 2018 blev Kia det bilmärke i Sverige som sålde flest laddhybrider och klimatbonusberättigade bilar. Kia har i dag ett av bilmarknadens bredaste sortiment av laddbara bilar och hybrider. Fem av tio sålda Kia-bilar var elektrifierade under första kvartalet i år.

Av de tio bästsäljande märkena i Sverige har Kia det lägsta genomsnittliga koldioxidutsläppet före Renault och Toyota. Kia ligger även långt under snittet för alla nya bilar som såldes i Sverige under första kvartalet, 118 gram koldioxid per kilometer.

Genomsnittsutsläppet 85 gram CO2/km för Kia i Sverige är redan lägre än de kommande EU-kraven där fordon inte får släppa ut mer än 95 gram i snitt från 2021. Kias omställning mot mer laddbart och hybrider i Sverige bidrar till att sänka genomsnittet för Kia i Europa, för närvarande 120 gram, enligt Jato.

Genom att ha hela portföljen av drivlinor och teknologi på plats har Kia nu tagit en stark position på marknaden som gör märket väl rustat och anpassningsbart efter hur miljö och lagkrav förändras.

Rank Försäljning Topp 10 medel CO2 (Källa: Vroom)

1. Volvo	127 gram
2. VW	128 gram
3. Kia	**85 gram**
4. Mercedes	140 gram
5. BMW	126 gram
6. Audi	129 gram
7. Skoda	131 gram
8. Toyota	98 gram
9. Renault	88 gram
10. Ford	130 gram

NyTeknik

13. En av fyra svenskar är negativa till E85

2019-04-30 07:51

John Edgren

Ford ska släppa etanolbilar igen på vår marknad. Men var tredje svensk man och var sjätte kvinna har en negativ inställning till E85. Det visar biltillverkarens undersökning.



Från att ha hyllats som en framtidslösning höjde staten skatten på etanol så pass kraftigt att konsumenternas incitament för att tanka bränslet försvann. Sedan dess har bensinen fått en hög inblandning av alkohol, och nu verkar en renässans vara på gång för E85-fordonen. I början av april meddelade Ford att man kommer återinföra etanolbilen, och tillverkaren blir ensam om att erbjuda alternativet på den svenska marknaden.

Bolaget verkar dock bekymras av den bild som vi svenskar har av E85-bränslet. Ford i Sverige har genomfört en undersökning med 1 027 personer. Av dem uppgav var fjärde att de har en negativ inställning till E85 som bränsle – medan knappt 60 procent ställde sig neutrala. En förklaring kan finnas i att 54,8 procent svarade ja på endera av två påståenden: Att E85 är skadligt för motorn – alternativt att det är dyrare att köra på E85 än på bensin.

Läs mer: ”Slarva inte bort de bränslesystem vi redan utvecklat”

Kostnaden är det största skälet bakom den negativa inställningen, följt av andras vittnesmål eller egna upplevelser kring krånglande E85-motorer. 25 procent av de tillfrågade ansåg att E85 fortfarande är dyrare att tanka än bensin, men i dag ligger etanolpriset i själva verket under tolv kronor litern – detta att jämföra med nära 16,50 kronor för 95-bensin.

– När vi studerar siffrorna från undersökningen framkommer en bild av att många verkar inbilla sig problem eller negativa minnen som kanske inte stämmer med verkligheten. 5,1 procent av alla i undersökningen svarade att de hade en personlig upplevelse av motorproblem på grund av höga sulfahalter i E85 i början på 2000-talet, vilket slaget på hela befolkningen motsvarar över 400 000 människor. Det ska jämföras med de cirka 250 000 E85-bilar som hittills har sålts i Sverige, och kanske tio procent av dem råkade ut för problem. Det tyder på att den negativa inställningen till E85 är väldigt mycket mer emotionellt än rationellt betingad, säger Erik Lindham, informationschef på Ford i ett pressmeddelande.

Inte längre skadligt för motorn

För tio år sedan hade den uppfattning som råder i dag kring prisbilden varit korrekt, lika så att en etanolbil då kunde gå sönder då den tankades med E85. Men nu innehåller bränslet inte längre sulfatnivåer som är skadliga för motorn.

Undersökningen visar att män är mest okunniga i ämnet, enligt Ford. Bland kvinnorna delar 55,4 procent inte alls uppfattningen kring ett högt pris och stora motorproblem. Och bara en av sex kvinnor hade en negativ inställning till E85, mot var tredje man. Ford är måna om att slå hål på vad de ser som myter eftersom tillverkaren anser att etanol utgör en viktig pusselbil för att klara klimatmålen.

– Vid sidan av el och andra förnybara bränslen tror vi och många andra att E85 är transportsektorns bästa chans att nå 2030-målen. Då utgör de här vanföreställningarna faktiskt ett klimathot i sig, och det borde såklart vara föremål för offentliga informationskampanjer, om regeringen menar allvar med 2030-målet, säger Erik Lindham.

”Slarva inte bort de bränslesystem vi redan utvecklat”

”Åtgärd med störst potential för klimatet går före”

Uppstickarens teknik ska driva Fords kommande elbilar

”Mindre lastbilar är extra lämpade för elektrifiering”



14. HVO, vägen till framtiden?

Publicerad i tidningen **Motor nr 2, 2019**.

Den syntetiska dieseln HVO100 har blivit populär på sistone och är i dag det tredje största drivmedlet i Sverige. Åsikterna går dock isär kring hur miljövänligt det förnybara bränslet egentligen är.



Vägen till en grönare bilism är inte helt rak.

HVO är ett klart bättre alternativ än vanlig diesel, och generellt ser vi HVO som en nödvändig del om vi ska klara 2030-målet. Andra delar handlar om att välja elbilar, etanol och biogas i högre utsträckning, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert och hållbarhetsansvarig på Motormännen.

Till 2030 är nämligen målet att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta och att koldioxidutsläppen från de vägburna transporterna då ska ha minskat med 70 procent jämfört med 2010 års nivåer. En av de frågor Carl-Erik Stjernvall ofta får från Motormännens medlemmar handlar just om miljöaspekten då man står inför köpet av en ny bil.

– Det finns ett starkt stöd från medlemmarna att verka för mer hållbara drivmedel.

Enligt Energimyndighetens senaste årsrapport ”Drivmedel 2017” har HVO varit det biodrivmedel som har stått för den största andelen minskade utsläpp av växthusgaser under de senaste åren. Förra året handlade det om drygt 3,6 miljoner ton minskade utsläpp, jämfört med om en fossil motsvarighet hade använts i stället. Mängden HVO hade också fördubblats under 2017 jämfört med året innan. De största fördelarna med HVO är enligt Carl-Erik Stjernvall att drivmedlet, i och med att det har en kemisk sammansättning som är närmast identisk med fossil diesel, går att använda i en vanlig dieselbil utan att göra några justeringar av motorn.



– Det är lite unikt. En annan fördel för konsumenten är att dieselbilar inte är lika dyra som elbilar.

Men HVO har också sina baksidor. 2017 bestod det förnybara bränslet till 39 procent av PFAD (palm fatty acid distillate) – en oätlig biprodukt som bildas vid framställningen av palmolja. Enligt kritikerna bidrar PFAD, precis som den rena palmoljan, till skövlingen av regnskogarna i Sydostasien i och med att en hög efterfrågan på PFAD ökar incitamenten för att anlägga oljepalmplantager. Indonesien och Malaysia var också de största ursprungsländerna för de råvaror som användes till HVO 2017.

Andréa Haag, hållbarhetsdirektör på OKQ8, anser inte att PFAD skulle leda till ökad skövling av regnskog. 2017 bestod 39 procent av HVO av PFAD, en restprodukt från den omdiskuterade palmoljan.

PFAD klassas för närvarande som en restprodukt, vilket innebär att de växthusgasutsläpp som bildas vid odlingen av oljepalmen inte tas med i beräkningen av produktens klimatpåverkan och att det saknas krav på spårbarhet hela vägen tillbaka till odlingen av oljepalmen för att kontrollera att markkriterierna är uppfyllda. Detta kommer det dock att bli ändring på från och med den 1 juli i år, då PFAD i stället kommer att klassas som en så kallad samprodukt och därmed kommer att få hårdare krav på spårbarhet. Eftersom det i dag inte är möjligt att spåra PFAD fullt ut innebär det i praktiken att produkten kommer att försvinna från HVO-receptet under en period och att den vid en återkomst till marknaden kommer att få en högre växthusgasnota än i dag.

Vad är HVO?

HVO står för hydrogenated vegetable oil, vätgasbehandlad växtolja. Råvaran kan dock också vara animaliskt fett.

Det är ett förnybart, syntetiskt dieselbränsle med en kemisk sammansättning som är mycket lik fossil diesel.

HVO100 består till 100 procent av förnybara komponenter.

HVO100 har standard EN15940, som än så länge bara godkänns av en handfull billeverantörer.



Naturskyddsföreningen är en av de aktörer som uppskattar beslutet att klassa om PFAD.

– Fossila bränslen måste förbjudas, men inte ersättas med produkter som är lika dåliga eller ännu sämre för klimatet, sa organisationens ordförande Johanna Sandahl i samband med att regeringen fattade beslutet i november 2018.

Även Motormännen tycker att det var ett logiskt beslut att klassa om PFAD.

– Det är en naturlig utveckling då andelen PFAD i HVO har blivit så pass stor. PFAD är inte den mest hållbara komponenten, det tror jag att det finns konsensus kring i dag, säger Carl-Erik Stjernvall.

Det finns dock andra aktörer som inte är lika positiva till den nya klassificeringen. Ett exempel är OKQ8.

– Vi tycker att tajmingen är lite olycklig. Som det ser ut nu är det planerat en kontrollstation till sommaren för att se hur reduktionslagstiftningen fungerar. Nu har man ändrat på flera parametrar längs vägen utan att se till de marknads- och miljöeffekter som kanske kommer på sikt, säger Andréa Haag, hållbarhetsdirektör på OKQ8.

– Enligt våra bedömningar kan vi inte se att PFAD omedelbart skulle leda till ökad skövling av regnskog, då det är en restprodukt.

Det här innehöll HVO 2017

- **PFAD**: 39 %
- **Slakteriavfall**: 38 %
- **Råtallolja**: 11 %
- **Palmolja**: 5 %
- **Teknisk majsolja**: 4 %
- **Raps**: 2 %
- **Övrigt**: 1 %

Den 1 juli 2018 infördes reduktionsplikten, vilket innebär att drivmedelsleverantörerna måste minska växthusgasutsläppen med en viss andel varje år genom inblandning av biobränsle i den vanliga bensinen och dieseln, annars väntar straffavgifter. I och med att PFAD klassas om förväntas det uppstå en brist på HVO, då det finns en begränsad mängd råvaror att tillgå. I sin konsekvensanalys inför omklassificeringen skrev också regeringen: ”Även om förslaget kan medföra en brist på HVO med högre kostnader som följd bedöms det inte utgöra något hinder mot Sveriges klimatmål till 2030 då det på längre sikt förväntas tillkomma produktion från nya råvaror.”

”Sverige har egna råvaror för att klara omställningen.”
Niclas Brantingson

OKQ8, som i dag huvudsakligen har PFAD och slaktavfall i sin HVO, ser dock en risk att omklassningen av PFAD längre fram kan leda till en ökad användning av palmolja i transportsektorn.
– Det finns inte så många andra råvaror att tillgå – det finns för lite tallolja och för lite slaktavfall på marknaden, säger Andréa Haag.

High-five
De fem största ursprungsländerna för råvarorna som ingick i HVO 2017:

- **Indonesien** 31 %
- **Malaysia** 12 %
- **Tyskland** 9 %
- **USA** 8 %
- **Sverige** 5 %

Källa: Energimyndigheten

Enligt konkurrenten Preem finns det dock goda möjligheter för Sverige att klara av omställningen till en fossilfri fordonsflotta tack vare de stora skogarna i landet.
– Sverige har egna råvaror för att klara omställningen, vad som krävs är politiska styrmedel, sa företagets presschef Niclas Brantingson i en intervju med Dagens Nyheter i december 2018.

”HVO100 har för låg densitet för att klara EN590-standarden.”
Carl-Erik Stjernvall

Carl-Erik Stjernvall håller med om att det krävs ett långsiktigt arbete för att främja den inhemska produktionen av HVO, och menar att lagen om reduktionsplikt kan bidra till det.
– Den nya lagen om reduktionsplikt sträcker sig ju fram till 2030 och där är det redan bestämt, år för år, hur inblandningskravet ska öka. Eftersom vi nu har en mer långsiktig lagstiftning på plats kanske aktörer ser det som att marknaden är mer tryggad än tidigare och att de därför är mer benägna att gå in med investeringar som gör det möjligt att framställa HVO lokalt i Sverige, säger han.
HVO används framför allt i bussar och lastbilar, men fler och fler bilmärken godkänner drivmedlet för sina personbilar.
I dag används den rena formen av HVO – HVO100 – framför allt i bussar och lastbilar. Det finns dock ett antal bilmärken som också har godkänt HVO100 för sina personbilar, med bevarade garantier. Först ut var PSA-gruppen, det vill säga Peugot, Citroën och DS. Sedan september förra året har även Nissan och Renault hakat på och godkänt HVO100 för alla sina dieselbilar från och med modellår 2006 (med undantag för lastbilar med motorer från Cummins). Även Volvo Cars är på gång och har gett klartecken för taxibolagen i Sverige att köra sina Volvobilar på HVO100, medan Mercedes har godkänt modellen E 220d för drivmedlet.
En av anledningarna till varför inte fler billtillverkare godkänner sina bilar för HVO100 tror Carl-Erik Stjernvall har att göra med den standard på bränsle som fordonen är godkända att köra på.
– HVO100 har för låg densitet för att klara EN590-standarden, som är den bränslestandard vanliga dieselbilar är godkända för. Det är nog där skon klämmer – om standarden hade haft ett lägre densitetskrav hade man kunnat blanda in HVO, i och med att molekylerna för fossil diesel respektive HVO100 efter tillverkningsprocesserna är i princip identiska.
Palmoljedebatt, miljömål och reduktionsplikt … Hur var det nu, är verkligen HVO100 ett av de miljövänligaste drivmedel man kan ha i tanken?
– Svaret måste bli att HVO är bra när råvaran är rätt. Det går inte på något sätt att försvara användningen av PFAD i den utsträckning som den används i dag, säger Carl-Erik Stjernvall.



15. Lastbilsåkerier överger biobränsle – utsläppen ökar enligt ny rapport

Publicerad 2019-04-28 14.58

Koldioxidutsläppen från Västerbottens lastbilar ökade under förra året – trots att lastbilarna körde mindre än året innan. Det visar en sammanställning som biodrivmedelsföretaget Sekab har gjort. – Den här utvecklingen är katastrofal, säger Lena Nordgren som är biodrivmedels-expert på företaget.



Västerbottens lastbilar ökade koldioxidustläppet under förra året trots att de körde mindre än året innan. Lena Nordgren, biodrivmedelsexpert, menar att utvecklingen är katastrofal.

Sammanställningen visar att koldioxidutsläppen från Västerbottens lastbilar ökade med 2,5 procent förra året – trots att lastbilarna körde 1,9 procent mindre än året innan. En förklaring enligt Sekab är att fler åkerier gått tillbaka från biobränsle till fossil diesel.

– Vi tycker att den här utvecklingen är mycket oroväckande, vi behöver snabba på utvecklingen och här är det viktigt att det finns en god tillgång av biodrivmedel och att priset på biodrivmedel även på lång sikt är konkurrenskraftigt med de fossila alternativen, säger Lena Nordgren, biodrivmedelsexpert på Sekab.

Flera åkerier SVT pratat med bekräftar att de tidigare kört på biobränsle men att de gått tillbaka till fossila drivmedel. Detta på grund av försämrad tillgång av det mer miljövänliga alternativet.

– Vi körde hela flottan i Umeå på biobränsle men tillgången blev sämre så vi har fått gå tillbaka, säger vd:n för ett av företagen.

Försämrad tillgång

En förklaring åkerierna uppger är införandet av den så kallade reduktionsplikten som innebär att drivmedelsleverantörer måste blanda in biobränsle i fossila bränslen. Den infördes i juli förra året och Energimyndigheten bekräftar att tillgången av biobränslet HVO har försämrats sedan dess.

– Vi har sett att det har minskat väldigt mycket men vi vet inte om det beror på att företagen har bunkrat upp eller om det är något annat, säger Jenny Näslund på Energimyndigheten.

En utredning görs just nu av Energimyndigheten där man samlar in rapporter från respektive bränsleleverantör som omfattas av reduktionsplikten. Resultatet kommer att lämnas till regeringen i juni. Vi har sökt energiminister Anders Ygeman för en kommentar men han har inte återkommit.

DET HÄR ÄR REDUKTIONSPLIKTEN

- Drivmedelsleverantörer som är skattskyldiga för bensin eller dieselbränsle som innehåller högst 98 procent biodrivmedel har reduktionsplikt.
- Genom inblandning av biodrivmedel i fossila drivmedel ska företagen minska på växthusgasutsläppen.
- En kvot för hur mycket drivmedel som ska blandas in har satts fram till 2020. Den kommer
- sedan succesivt att öka.

Källa: Energimyndigheten



16. Eldriven husvagn förlänger räckvidden

Publicerad 2019-04-27 10:00, t**ext Redaktionen**

Uppfinningen från Dethleffs minskar sin egen dragvikt till 100 kilo.



Elbilar har ofta låg dragvikt (om ens någon!). Men nu har tyska Dethleffs har tagit fram en eldriven husvagn som botar både klen dragkapacitet och förkortad räckvidd. Med två elmotorer (en till varje hjul) på 54 hk minskar husvagnen sin egen dragvikt ned till blott 100 kg och dagsetapperna förlängs.

Väl på campingen kan hjulmotorerna användas till att parkera vagnen, något man kan göra utan dragbil via en app på telefonen. Husvagnen har solceller monterade och när den står på uppfarten kan den användas som hembatteri och ge el till huset.

Modellen heter e.home Coco och befinner sig än så länge på utvecklingsstadiet. Det finns inga prisuppgifter.



17. Rekorddyr bensin i Sverige – så är priset i andra länder

Av Mattias Rabe

Publicerad 30 apr 2019 15:13

16,79 kronor – det svenska bensinpriset har nått en ny topp, men hur högt är det i jämförelse med världens andra länder? Det har vi tagit reda på.



Bensinpriset har nått en ny rekordnivå i Sverige,
men det finns ett land där det kostar nästan dubbelt så mycket.

För bara några få månader sedan kostade bensinen i Sverige strax över 14 kronor per liter, och fram till mitten av februari i år höll sig priset inom 14-kronorsspannet. Den 14 februari passerades 15 kronor för första, och hittills enda, gången i år och sedan dess har det fortsatt uppåt.

Den 24 april nåddes 16,69 kronor vilket var nytt svenskt rekord sedan det tidigare rekordet noterades sista augusti i fjol. Bara två dagar senare höjdes priset än mer, denna gång med tio öre till 16,79 kronor per liter, för att ytterligare tre dagar senare återigen backa med en tioöring till 16,69 kronor, ett literpris vi alltså lever med i skrivande stund.

LÄS MER: Elbilarna sämre för miljön än diesel i vissa länder

Bensinen kostar nu mer än dieseln

Bensinpriset har under flera år legat under dieselpriset, men den 27 mars 2019 vände det. Plötsligt gick priset på bensin upp och förbi dieselns prisnivå. För tillfället är bensinen 30 öre dyrare än dieseln. Den som är konspiratoriskt lagd skulle kunna se ett samband med försäljningsstatistiken där bensinbilarna åter har vunnit i popularitet medan dieselbilarnas glöd har börjat falna.

Men vad betalar vi i Sverige för bensinen i jämförelse med andra länder runtom i världen? I listan nedan hittar du 163 länders literpris för bensin. Vi finner Sverige på plats 153, en högre placering än både Norge och Danmark.

Merparten av priserna är från den 22 april 2019. En del av priser är från tidigare i april.

Venezuela	0,08
Sudan	1,18
Iran	2,6
Kuwait	3,14
Algeriet	3,22
Nigeria	3,64
Turkmenistan	3,91
Egypten	3,94
Kazakstan	4,25
Azerbajdzjan	4,28
Ecuador	4,45
Malaysia	4,52
Qatar	4,63
Angola	4,7
Bahrain	4,84
Bolivia	4,93
Uzbekistan	4,93
Oman	5,07
Saudiarabien	5,1
Förenade Arabemiraten	5,24
Burma	5,34
Kirgizistan	5,6
Irak	5,74
Afghanistan	5,87
Ryssland	6,14
Indonesien	6,42
Tunisien	6,45
Etiopien	6,54
Pakistan	6,7
Colombia	6,78
Bhutan	6,93
Vitryssland	7
Haiti	7,32
Benin	7,39
USA	7,59
Sierra Leone	7,62
Trinidad och Tobago	7,78
Libanon	7,89
Namibia	7,9
Botswana	7,93
Panama	7,95
Georgien	7,96
Dominica	7,97
Sri Lanka	8,03
Puerto Rico	8,08
Tchad	8,15
Liberia	8,23
Vietnam	8,37
Swaziland	8,39
Surinam	8,41
Lesotho	8,49
Tanzania	8,51
Fiji	8,61
Togo	8,77
Taiwan	8,82
Guatemala	8,85
Nepal	8,86
El Salvador	8,97
Kambodja	9,07
Mexiko	9,22
Costa Rica	9,33
Ukraina	9,4
Filippinerna	9,44
Guinea	9,46
Guyana	9,5
Elfenbenskusten	9,64
Bangladesh	9,67
Moldavien	9,7
Kenya	9,71
Indien	9,71
Kina	9,73
Argentina	9,79
Paraguay	9,81
Australien	9,85
Ghana	9,85
Marocko	9,9
Honduras	9,9
Kamerun	9,91
Nicaragua	9,95
Aruba	10,01
Kanada	10,21
Burkina Faso	10,22
Gabon	10,22
Moçambique	10,24
Saint Lucia	10,25
Sydafrika	10,3
Brasilien	10,31
Thailand	10,33
Peru	10,35
Uganda	10,42
Rwanda	10,44
Madagaskar	10,55
Senegal	10,81
Grenada	10,82
Laos	10,84
Malawi	10,88
Kuba	11,08
Mali	11,15
Chile	11,3
Bulgarien	11,35
Bahamas	11,39
Dominikanska Republiken	11,53
Bosnien och Hercegovina	11,55
Japan	11,56
Sydkorea	11,58
Cap Verde	11,62
Makedonien	11,98
Litauen	12,04
Burundi	12,05
Jamaica	12,21
Turkiet	12,21
Andorra	12,23
Polen	12,3
Mauritius	12,36
Rumänien	12,62
Demokratiska Republiken Kongo	12,68
Cypern	12,71
Ungern	12,75
Jordanien	12,85
Lettland	12,87
Tjeckien	12,96
Luxemburg	12,96
Belize	13,02
Österrike	13,07
Serbien	13,17
Montenegro	13,26
Slovenien	13,61
Spanien	13,69
Malta	13,98
Kroatien	13,99
Slovakien	14,08
Schweiz	14,14
Irland	14,38
Jemen	14,38
Storbritannien	14,4
Estland	14,45
Singapore	14,51

Albanien	14,74	Uruguay	15,46	Danmark	17,04
Zambia	14,77	Mayotte	15,83	Island	17,06
Nya Zeeland	14,78	Frankrike	15,88	Barbados	17,4
Tyskland	14,92	Israel	15,93	Nederländerna	17,62
Liechtenstein	15,02	Portugal	15,95	Norge	17,98
San Marino	15,1	Finland	16,18	Monaco	18,02
Belgien	15,11	Sverige	16,44	Hongkong	20,24
Wallis- och		Italien	16,5	Zimbabwe	31,17
Futunaöarna	15,18	Grekland	16,99		

8 öre per liter i Venezuela

Toppar listan gör Venezuela som återigen har börjat med statliga subventioner. Det gör att en liter 95-oktanig bensin kostar åtta öre per liter. I Venezuela får du alltså drygt 206 liter bensin för samma peng som du får en liter bensin i Sverige.

I augusti i fjol subventionerade venezuelanska staten 91-oktanig bensin så pass kraftigt att den hyperinflation som landet befinner sig i gav ett literpris som inte ens kan mätas i ören. Du fick nämligen 3,5 miljoner liter bensin för en amerikansk dollar, alltså lite drygt nio kronor. För samma summa kunde du köpa tolv ägg. Medellönen i Venezuela är cirka fem miljoner venezuelanska bolívar vilket motsvarar ett par hundra svenska kronor.

LÄS MER: Kartläggning: Här är bilarna flest svenskar köper

Dyrast i Zimbabwe

Zimbabwe har numera världens högsta bensinpris, detta sedan president Emmerson Mnangagwa chockhöjde priset med 150 procent i januari vilket ledde till kravaller och upplopp i landet. Nu rapporteras det från Zimbabwe att inblandningen av etanol ska höjas från fem till tio procent för att sänka bensinpriset med några tiotal öre. Just nu är priset höga 31,17 kronor per liter.



Ford 1934

DAGENS NYHETER.

18. Stockholms stad förlorar miljonbonus på 50 el-lastbilar

Publicerad 2019-04-27 **Lasse Swärd**

Fordonsbranschen och transportföretagen larmar i ett brev till regeringen om svåra brister skattesystemet bonus malus. Ombyggda gasbilar och eldrivna lätta lastbilar förlorar rätten till bonus. – Vi har omkring 50 eldrivna lätta lastbilar som berörs, det här måste rättas till, säger Johan Seuffert, projektledare vid miljöförvaltningen i Stockholm stad.



När staden anpassar sina nyinköpta Nissan e-NV200 efter sina behov försvinner miljöbonusen.

Bonus malus är det nya skattesystemet för nya fordon. Det infördes den 1 juli 2018 i syfte att styra mot mer bränsleeffektiva fordon och mot fordon som kan tankas med bränslen med låga utsläpp. Laddbara bilar får upp till 60.000 kronor i bonus och gasbilar 10.000 kronor.

Men ganska snart visade det sig att en stor andel av gasbilarna gick miste om rätten till bonus då de efterkonverterats för gasdrift. Endast bilar som anpassats för gasdrift redan vid tillverkningen och som typgodkänts för gasdrift får bonus. I Sverige är det vanligt med efterkonvertering.

Nu står det klart att även eldrivna fordon, främst lätta lastbilar, riskerar att förlora sin bonus om de byggs om med annan inredning och anpassas med hyllor och liknande. Om ombyggnaden kräver registreringsbesiktning förlorar fordonet det ursprungliga typgodkännandet.

Det är precis vad som håller på att hända med ett 70-tal eldrivna Nissan e-NV200 som Stockholms stad beställt. Med full bonus motsvarar det 4,2 miljoner kronor.

– Vi upptäckte problemet sedan vi byggt om en Renault Zoe, en eldriven personbil. Vi tog bort baksätet och ersatte det med en mellanvägg och hyllor. Det blev bakslag, ingen bonus, säger Johan Seuffert, fordonsansvarig och projektledare vid miljöförvaltningen i Stockholm stad.

– Nu ser vi samma problem med ett 50-tal lätta el-lastbilar vi beställt. Anpassningarna vi gör för att bilarna ska passa våra behov gör att de måste registreringsbesiktigas. Och då förlorar fordonen sitt ursprungliga typgodkännande - och därmed rätten till bonus, säger han.

– Det är naturligtvis inte rimligt, bilarna är ju lika eldrivna och klimatsmarta som före ombyggnaden. Det här måste vara rent förbiseende när förordningen skrevs. Vi har skrivit till Transportstyrelsen och påtalat detta, säger han.

50 bilar motsvarar tre miljoner kronor i utebliven bonus.

– Det är mycket pengar som vi hade räknat med att få tillbaka som vi nu riskerar att förlora, säger Johan Seuffert.

Även fordonsbranschen har engagerat sig. I ett gemensamt undertecknat brev till regeringen och till Transportstyrelsen kräver Bil Sweden, MRF, Motorbranschens riksförbund och Transportföretagen omedelbara ändringar.

”Sammantaget har detta medfört att många kunder och återförsäljare har köpt respektive sålt fordon i tron att de skulle få bonus. De är nu djupt besvikna och har tappat tilltron till bonus malus-systemet. Det gör att försäljningen av bonusbilar riskerar att bromsas upp.”

Anders Norén är teknisk chef på Bil Sweden. Han är mycket oroad över effekterna på sikt.

– Det kommer flera nya modeller av eldrivna lätta lastbilar. Marknaden kan växa snabbt. I fjol registrerades cirka 700 fordon. I år är prognosen över 2.000 fordon.

– Men tillväxten hotas om felaktigheterna inte snabbt rättas till. Förändringarna måste dessutom gälla retroaktivt från 1 juli 2018 när bonus malus trädde i kraft, säger Anders Norén.
– Det är väl inget som skett medvetet när förordningen utformades, utan det måste röra sig om ett rent förbiseende, menar han.

Jonny Geidne är utredare vid Transportstyrelsen. Han säger att regeringen uppmärksammats på problemen.

– Vi har påtalat effekterna och vi har visat på en möjlig lösning genom att vi får utökade mandat att hantera särskida skäl i besluten om bonus. Men det här är inte alldeles enkelt att hantera, det kan uppstå nya gränsdragningsproblem.

Martin Larsson, kansliråd vid miljö- och energidepartementet, framhåller att bristerna som påpekas i brevet ingår i den översyn som ska göras av bonus malus.

– Bilar som varit tagna i trafik och som konverterats till el- eller gasdrift har aldrig fått supermiljöbilspremie och kommer inte heller att få någon bonus.

– Det vi däremot ska titta på är om elbilar och gasbilar som inte varit tagna i trafik, men som av olika anledningar fått ett enskilt godkännande, också ska kunna kvalificera sig för en klimatbonus, förklarar Martin Larsson.



19. Svensk Fordonsgaranti fälls – tvingas betala miljonbelopp

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-04-29, 07:41

"Över en miljon konsumenter har drabbats", enligt Konsumentombudsmannen.



Ett företag som sålt garantier för begagnade bilar döms nu att betala 1,5 miljoner kronor, enligt Konsumentverket. Det handlar om företaget Svensk Fordonsgaranti, som vi skrivit om flera gånger tidigare och som nu bytt namn till Garanti för bilar i Skandinavien.

Svensk Fordonsgaranti har skickat ut 1,3 miljoner brev till svenska bilägare. Många tolkade brevet som att bilens fabriksgaranti, som utfärdas av biltillverkaren eller generalagenten, måste förlängas – men så är det inte.

Konsumentverket fick uppemot 900 anmälningar mot Svensk Fordonsgaranti och får fortfarande in frågor från bilägare som tror att de snart står utan skydd.

"Vi tycker det är bra att domstolen delar vår syn på företagets metoder och utdömer ett så pass kännbart belopp i marknadsstörningsavgift. Över en miljon konsumenter har drabbats", säger Carolina Andersson, processråd vid Konsumentombudsmannen, KO.

Varning: Förlängd fordonsgaranti är en bluff

Svensk Fordonsgaranti stäms – över 860 anmälningar

HÖGSTA VÄXELN

20. BMW M1

Av Classic by GT - 28 april 2019

Det finns sedan något år en liten kompaktbil från BMW som har beteckningen 1-serie M. På sätt och vis kan man därmed säga att cirkeln slutits, eftersom den alltjämt mest exotiska bilen från BMW:s M-avdelning hette M1. Ingen annan BMW har släktband som löper ända till Lamborghini i Sant'Agata.



Om inte om hade varit skulle Lamborghini idag ha kunnat rattas av BMW istället för Audi. När bolaget gick i konkurs 1978, fem år efter att grundaren Ferruccio Lamborghini hade sålt sin sista andel efter några problemfyllda år i oljekrisens kölvatten, hade Lamborghini ett just påbörjat konsultjobb för BMW igång.





BMW:s dåvarande tävlingschef Jochen Neerpasch hade lagt ut både chassikonstruktion och montering på Lamborghini, som då fortfarande hade den geniförklarade chassiingenjören Gianpaolo Dallara kvar på utvecklingsavdelningen. BMW skulle leverera motorn, från början skissad som en treliters V10, och Giugiaro ritade karossen till den mittmotorsportvagn som byggdes för att i första hand kunna vinna sportvagns-VM. Grupp 5-reglementet krävde att 400 exemplar byggdes inom ett år, och en så liten produktionsserie passade inte i BMW:s massproduktion, och var för stor för den lilla motorsportavdelningen.

Det fanns emellertid inte tid att utveckla en helt ny motor för ändamålet (det skulle ta ytterligare ett 20-tal år innan denna konfiguration kom till användning i en gatbil från BMW), och V10-motorn skrotades därmed till förmån för en fyrventilsversion av den befintliga 3,5-liters-sexan.

Lamborghini hann bygga fyra förserieexemplar av M1 innan arbetet stoppades och konkursförvaltaren tog över.

BMW hade ett par möten med förvaltaren innan man förkastade idén att ta över fabriken, istället flyttades tillverkning och montering av chassi och kaross till Italdesign i Turin. Giftermålet mellan drivlina och rullande chassi skedde till slut hos karossbyggarna Baur i Stuttgart.

Lamborghinis konkurs fick till följd att hela projektet försenades och homologeringsserien om 400 exemplar såg fjärran ut när Neerpasch fick en lysande idé: en enmärkesserie som förrace till Formel 1, kallad ProCar. Sex bilar drevs av fabriken för de snabbaste i det aktuella F1-kvalet, resterande dussintal drevs av privatteam. Ferrari- och Renault-förarna hindrades att delta, men ProCar blev ändå en stor PR-succé och vanns av Niki Lauda respektive Nelson Piquet 1979 och 1980.

När väl de 400 bilarna var byggda och BMW kunde få ut bilen i sportvagns-VM, visade sig den dock helt underlägsen Porsches hysteriska 935, och utan ProCar hade hela M1-historien blivit ett präktigt och dyrt fiasko för BMW. Nu blev det bara dyrt.



Under 1980-talets första år stod bilar osålda hos återförsäljarna runt om i världen, men med åren har bilens attraktionskraft ökat ordentligt, liksom priserna. Det kan vara intressant att notera att en ny Porsche 911 turbo bara var aningen billigare 1980 än en ny BMW M1, medan priset för mittmotorbilen är tre-fyra gånger högre idag. Förklaringen är enkel: medan BMW byggde 457 exemplar av M1 är 911-turbon rena dussinbilen.

Den överladdade 300-hästars Porschen var visserligen starkare än den 277 hästar starka sugmotorn i M1, men när det kom till gasrespons och ljudsensation hade M1 inget motstånd – knappt ens från Ferraris tolvor. Motorn kom sedan att göra karriär i både 635 och tidiga M5, och är själslig anfader till alla M-seriens motorer.

Med tanke på de små volymerna och bilens spännande historia är det dessutom rimligt att tro att M1 står inför ett verkligt prisrace framöver. De bilar som byggdes för tävlingsändamål med gedigen historia kan betinga betydligt mer pengar.

M1-ägandet erbjuder både starka F1-vibbar, Dallara-teknik, Giugiaro-design, Baur-hantverk och den tekniska kompetensen från BMW Motorsport i samma paket. Kryddat med lite salt från Sant’Agata…

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

21. BMW M1-bilar gör åter upp på banan

Peter Klemensberger 28 april 2019

BMW M1-bilar samlas för fajt på nytt när Procar-serien återupplivas för en helg på tyska Norisring som supportklass åt DTM.

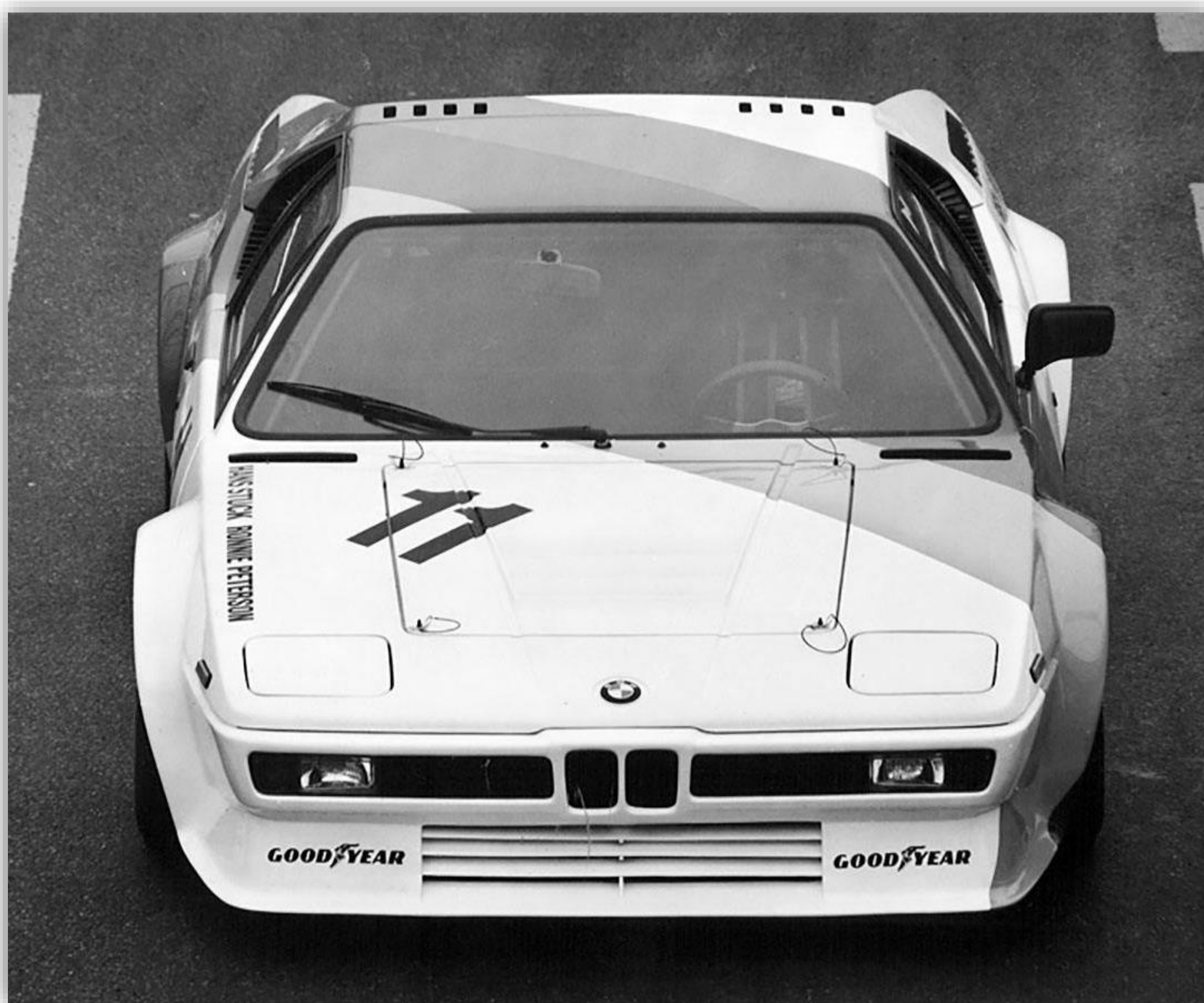


Världens kanske mest mytomspunna och kortlivade motorsportserier återuppstår som supportklass när det tyska Touring-mästerskapet DTM kommer till Norisring den 5-7 juli. Vi talar om Procar-serien som kördes med BMW M1-bilar för 40 år sedan.

14 bilar sluter upp på banan, några av dem ska köras av kända namn från förr som Formel 1-förarna Jan Lammers och Marc Surer. Bakom arbetet att få ihop bilar och förare ligger BMW Group Classic.

Bilmodellen, den första med M-emblem, debuterade 1978 och körde i Grupp 4-utförande supportklass åt Formel 1-säsongerna 1979 och 1980 under de europeiska deltävlingarna. Såväl privatförare som proffs körde bilarna, de Formel 1-förare som varit snabbast under fredagens träning ställde upp i Procar-loppet (föreställ er det scenariot i dag). Vi pratar om tunga namn som Niki Lauda, Nelson Piquet, Alan Jones, Jacques Laffite och Emerson Fittipaldi.

Men även ett annat tungt svenskt namn användes vid marknadsföringen av serien. På PR-bilden nedan ses Ronnie Petersons namn på framflygeln av bilen. Ronnie körde för BMW i andra sammanhang men omkom under Italiens Grand Prix hösten 1978.



Det är emellertid inte första gången som M1-bilar samlas för historisk racing. Liknande tävlingar har tidigare körts på tyska Hockenheim och österrikiska Red Bull Ring.

Nedan ser du serien köra inför Västtyskland Grand Prix 1979.

FILM: https://youtu.be/gYQkFHwHGQw

Peter Klemensberger

Klassiker

22. Grattis Mini Cooper!

Publicerad 3 maj 2009 text **Fredrik Nyblad**

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när John och Jayne har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Cooper.



Historien om relationen mellan BMC/BLMC/BL/Rover/BMW och John Cooper är en berättelse där den förstnämnda parten är tämligen ointresserad, bryter banden och till sist förstår hur bra äktenskapet trots allt var.

I 1950-talets Storbritannien var John Cooper en kändis tack vare framgångarna med sitt formel 1-stall. Och det var i egenskap av motorsportcelebritet som BMC skickade en Mini till honom med förhoppningen att det skulle bli några bra PR-bilder.

Det blev så mycket mer.

Cooper insåg snabbt att **Hundkojans** köregenskaper tillsammans med rätt motor skulle ha stora möjligheter att bli en framgångsrik tävlingsbil. Det var inte alls vad Minins konstruktör Alex Issigonis hade tänkt sig, han såg den som enkel folkbil.

Enligt det som blivit närmast en legend så fick John Cooper gå över huvudet på sin vän Issigonis för att få igenom sin idé om en sportigare Mini. 1 000 bilar skulle det bli var det tänkt och för varje Mini Cooper som såldes skulle John Cooper få två pund i royalty.

Men det blev fler och många varianter med olika motorer; Austin & Morris Cooper 997, Austin & Morris Cooper 998, Austin & Morris Mini-Cooper 1071 S, Austin & Morris Mini-Cooper 970 S, Austin & Morris Cooper S Mk III 1275 S.

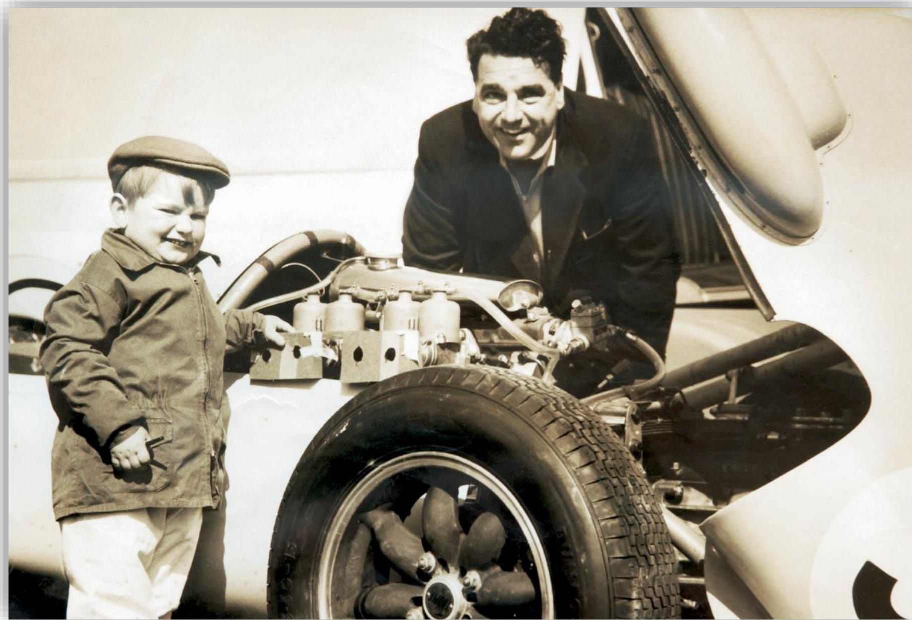
1971 gick avtalet mellan British Leyland och John Cooper ut och med det försvann modellnamnet Cooper. Den sportigaste Minin hette nu **Mini Clubman 1275 GT**. Enligt British Leylands chef lord Stokes så var Coopernamnet en belastning som minskade försäljningen eftersom det förde med sig dyra försäkringspremier för kunderna. Så tog British Leyland död på en klassisk bilmodell, men dess ryktbarhet gick inte att stoppa och 1990 kom Mini Cooper tillbaka.

På BMW:s Minimodeller som kom 2001 är Mini och Cooper närmast som ett självklart för- och efternamn och bara den enklaste modellen One heter inte Cooper. Idag är det John Coopers son Mike Cooper som samarbetar med Mini om att göra sportiga Minimodeller.

Delarna som gjorde en Mini till en Mini Cooper.



Grattis Mini Cooper!



Mike Cooper tillsammans med sin far John Cooper.



Kunglig mottagning för Hoppkirk och Liddon sedan de vunnit Monte Carlorallyt 1964.



Arbetsmiljön för Hopkirk och Crellin under rallyt i Österrike 1966.
Självklart vann man.

Ännu en triumf; Aaltonen och Liddon vinner Monte Carlorallyt 1967.



1965 var det Mäkinen och Easter som vann Monte Carlorallyt.

Det var i rally de största framgångarna kom,
men Mini Coopers användes även flitigt i racing. Här tre Mini Coopers på Silverstone 1965.

Grattis Mini Cooper!



En tidlös bil med en inte så tidlös förare.
Mustasch och solbrillor avslöjar att det här är en Mini Cooper 1,3 1990.



Namnet Mini Cooper S hängde kvar
ända till de sista modellvarianterna år 2000.



23. Nürburgring: Underskatta aldrig en Porsche Cayenne Diesel med 245 hk

Av Pär Brandt, publicerad 2019-04-29, 19:03

Hur kan en över två ton tung suv gå så här fort? Titta och imponeras, 911 GT3 RS och Huracan Performante får hålla undan.



Ser du en Porsche Cayenne i backspegeln är det bara att hålla undan...

Det ser så lätt ut men den här föraren har förmodligen ett antal hundra varv bakom sig på Nürburgring. Inga misstag och bara ute på curbsen några få gånger.

Det finns två filmer nedan där den övre visar några godbitar när det gäller omkörning, bland annat passeras Porsche 991 GT3, 991 GT3 RS och Lamborghini Huracan Performante. Bilen är en Porsche Cayenne 3,0 V6 Diesel med 245 hk och allseason-däck. Den nedre filmen visar hela varvet.

Vi vet inte namnet på föraren, men tittar vi på hans YouTube-kanal finns det flera spännande filmer från Nürburgring, då med betydligt vassare bilar.

FILM*: *https://youtu.be/AEGGkaAZ5zk

Porsche 919 Hybrid krossade Ringen-rekordet med 51 sekunder

Volvokombin som vägrar ge upp på Ringen – jagas av BMW M3

De 7 bästa räddningarna på Nürburgring

Mercedes-AMG E63 S är världens snabbaste kombi på Nürburgring

Stefan Bellof – världens snabbaste på Nürburgring – 6:11,13

Varvrekord på Nürburgring – 12:06 med släpvagn



24. Fredagshumorn: Mix.



FILM*: *https://youtu.be/Cql5mk2ZJiA



25. Fredagsfilmen: TOP 5 | MAGIA IMPOSIBLE

14 013 321 visningar



FILM*: *https://youtu.be/IQbnpE53V_I

SLUT